

ДИНАМИКА КОРАБЕЛЬНОГО СОСТАВА ФЛОТА РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ (1799–1867)

АНДРЕЙ ВАЛЬТЕРОВИЧ ГРИНЁВ *

В момент своего возникновения в 1799 г. Российско-американская компания (РАК) располагала небольшой флотилией парусных судов, которые поддерживали коммуникации между русскими поселениями на Аляске и Алеутских островах, а также осуществляли связь этих колоний с Охотском и Камчаткой. Эта флотилия в первое двадцатилетие XIX в. периодически теряла суда вследствие многочисленных кораблекрушений. Для замещения погибших или списанных из-за ветхости кораблей компания строила суда близ Охотска и в самих колониях или покупала их у иностранцев. В основном корабли приобретались у представителей США, причем американские парусники и пароходы высоко ценились за их прочность и хорошие ходовые качества. Позднее, с 1830-х гг., парусные суда для РАК стали строить также на верфях Финляндии, а с 1850-х гг. – и в Германии. Все без исключения кругосветные корабли компании, ходившие с Балтики на Тихий океан, были иностранного производства. Общей тенденцией был рост численности флота компании с 5–6 до 17 единиц в начале 1840-х гг. Хотя в дальнейшем количество кораблей и пароходов РАК уменьшилось до 10–12, их суммарный тоннаж резко вырос благодаря приобретению крупных океанских клиперов и трехмачтовых барков в 1850-х гг. Именно трехмачтовые парусники стали основой корабельного состава в этот период, хотя до того в нем преобладали небольшие двухмачтовые бриги, гукоры и шхуны. В целом за 68 лет существования флот РАК проделал путь от маленькой флотилии мелких одно-двухмачтовых суденышек до небольшого коммерческого флота, имеющего более десятка кораблей, включающего пароходы и крупные океанские парусники. Анализ этого процесса и является целью данной статьи.

Ключевые слова: парусный флот, кораблестроение, кораблекрушения, Российско-американская компания, Русская Америка, колонизация Аляски.

* Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого. Россия, 195251, Санкт-Петербург, Политехническая ул., д. 29. E-mail: agrinev1960@mail.ru.

SHIP REGISTRIES OF THE RUSSIAN-AMERICAN COMPANY (1799–1867)

ANDREI VALTEROVICH GRINEV [□]

At its founding in 1799, the Russian-American Company owned a small fleet of sailing vessels used for communication between the Russian settlements in Alaska and the Aleutian Islands and for maintaining connections to Okhotsk and Kamchatka. Ships were often lost to shipwrecks in the early 19th century. The company built new ships in Okhotsk and in the colonies, or bought them from foreigners, most often the Americans. Starting in the 1830s, some ships were ordered from Finnish and later German wharfs. All the ships used for circumnavigation were foreign-built. The overall number of the ships grew from a half dozen to 17 around 1840, and then dropped to a dozen, but their cargo capacity continued to grow. During the later period after 1850, the bulk of the fleet consisted of large three-mast barques, clippers and a few steamships.

Keywords: sailing fleet, shipbuilding, shipwrecks, the Russian-American Company, Russian America, colonization of Alaska.

Освоение Русской Америки началось в 1740-х гг., когда Аляска и Алеутские острова были открыты моряками 2-й Камчатской экспедиции В. И. Беринга – А. И. Чирикова (1741). Привезенные участниками экспедиции меха и рассказы о пушных богатствах новооткрытых земель привлекли внимание камчатских купцов, промышленников и казаков. Уже в 1743 г. на промысел к Командорским островам отправилось первое судно, снаряженное сержантом команды Охотского порта Емельяном Басовым. За ним последовали другие. Год за годом промышленники постепенно продвигались на восток, открывая и осваивая цепь Алеутских островов. Попутно они покоряли местных алеутов, заставляя их платить ясак (подать мехами) в царскую казну и участвовать в промысловых партиях, состоявших из флотилий байдарок, добывавших животных с самым дорогим мехом – каланов. В 1784 г. известный купец Г. И. Шелихов основал на большом острове Кадьяк вблизи южного побережья Аляски первое постоянное русское поселение в Новом Свете. Вскоре в этом районе и на Алеутских островах появляются новые колонии, население которых было занято по преимуществу организацией пушного промысла и торговлей. Острая конкуренция за пушные ресурсы и туземную рабочую силу между представителями различных купеческих компаний завершилась возникновением в июле 1799 г. единой монопольной Российско-американской компании (РАК). Организованная под покровительством государства из конгломерата купеческих компаний, РАК с момента своего учреждения располагала небольшим флотом парусных судов, которые она унаследовала от компании Г. И. Шелихова – И. И. Голикова. О флоте РАК, которая управляла русскими колониями на Аляске вплоть до 1867 г., существует совсем немного

[□] Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University. Politekhnikeskaya ul., 29, St. Petersburg, 195251, Russia. E-mail: agrinev1960@mail.ru.

работ¹, и данная статья преследует своей целью частично восполнить существующие в историографии пробелы.

Еще до образования Российско-американской компании основными типами судов, которые осуществляли коммуникацию между российскими колониями в Новом Свете и портами Камчатки и Охотском, были небольшие двухмачтовые галиоты с парусным вооружением гукаров, гукер-яхтов и бригов, а также одномачтовые палубные боты. Трехмачтовые корабли были большой редкостью. До начала XIX в. в водах Русской Америки плавали лишь два таких корабля – в начале 1790-х гг. это был 20-пушечный шлюп «Слава России» правительственной экспедиции И. И. Биллингса – Г. А. Сарычева (1785–1795) и построенный на Аляске в 1794 г. 22-пушечный «фрегат» «Феникс» водоизмещением, по разным оценкам, от 180 до 240 т². Хотя нам уже приходилось специально указывать, что «Феникс» не являлся кораблем столь крупного класса, как фрегат, по своему водоизмещению, вооружению и предназначению³, тем не менее исследователи до сих пор с удивительным упорством продолжают по старинке обозначать его подобным образом⁴. Поэтому придется еще раз подчеркнуть, что в конце XVIII – первой половине XIX в. к фрегатам причисляли военные трехмачтовые корабли с прямым парусным вооружением, водоизмещением от 900 т и выше с двумя орудийными палубами (закрытой и открытой)⁵. Еще Морским уставом 1720 г. было введено разделение военных кораблей на ранги согласно количеству орудий (14, 16, 32, 50, 66, 76, 80, 90), а Адмиралтейским регламентом 1722 г. было определено, что фрегат должен иметь не менее 32 орудий⁶. Естественно, что «Феникс» ни по каким параметрам не мог считаться фрегатом, тем более что он не был зачислен в состав императорского военно-морского флота. Впрочем, плавал он относительно недолго и пропал без вести на просторах Тихоокеанского Севера в год образования РАК, после того как 24 августа 1799 г. вышел из Охотска с грузом и

¹ См.: Гринёв А. В. Классификация кораблей Российско-американской компании (1799–1867 гг.) // Вопросы истории. 2015. № 4. С. 108–121; *Anichtchenko, E.* The Fleet of the Russian-American Company // *Alaska Journal of Anthropology*. 2013. Vol. 11. No. 1–2. P. 37–50; *Grinëv, A. V.* Foreign Ships in the Fleet of the Russian-American Company (1799–1867) // *The Mariner's Mirror*. 2014. Vol. 100. No. 4. P. 405–421.

² Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1374. Оп. 3. Д. 2404. Л. 9; *Тихменев П. А.* Историческое обозрение образования Российско-американской компании и действий ее до настоящего времени. СПб.: Тип. Эдуарда Веймара, 1861. Ч. 1. С. 40.

³ Гринёв А. В. Русские промышленники на Аляске в конце XVIII в. Начало деятельности А. А. Баранова // История Русской Америки (1732–1767) / Отв. ред. Н. Н. Болховитинов. М.: Международные отношения, 1997. Т. 1. Основание Русской Америки (1732–1799). С. 168.

⁴ Соловьева К. Г., Вовнянко А. А. Джеймс Шильц на службе в Русской Америке, конец XVIII века // Американский ежегодник 2000 / Отв. ред. Н. Н. Болховитинов. М.: Наука, 2002. С. 219–220; *Петров А. Ю.* Российско-американская компания: деятельность на отечественном и зарубежных рынках (1799–1867). М.: ИВИ РАН, 2006. С. 67; *Петров А. Ю.* Наталия Шелихова у истоков Русской Америки. М.: Весь Мир, 2012. С. 158, 210; *Шугалей И. Ф.* Из истории Тихоокеанского флота России. М.: Вече, 2014. С. 8 и др.

⁵ Морской энциклопедический справочник. В 2-х т. / Ред. Н. Н. Исанин. Л.: Судостроение, 1986. Т. 2. С. 392.

⁶ Полное собрание законов Российской империи. СПб.: Тип. II Отделения собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. Т. 6. № 3485. С. 4, 42; *Данилов А. М.* Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. Минск: Амалфея, 1996. С. 299.

подкреплениями для российских колоний на Аляске. Кроме «Феникса» в том же году в Русской Америке разбились еще два судна – бриг «Северный Орел» и бот «Св. Симеон и Анна»⁷.

После этих потерь флот Российско-американской компании насчитывал в 1800 г. всего шесть судов. Из них три были двухмачтовыми парусниками, в том числе «бригантина» («род бригантины», как говорилось в архивном источнике) «Св. Екатерина» водоизмещением 112 т. Однако, скорее всего, это была не бригантина, а разновидность гукора или гукер-яхта, так как нам во время поисков сведений о российских кораблях на Тихом океане в XVIII – начале XIX в. не удалось обнаружить ни одного изображения или описания классических бригантин с прямыми парусами на фок-мачте и косыми (гафельный грот и топсель) на грот-мачте. Вероятно, сходным со «Св. Екатериной» был галиот (гукор) «Предприятие Св. Александры», имевший такое же водоизмещение (112 т), а также галиот «Св. Великомученик Дмитрий» (водоизмещением, вероятно, около 115 т) с парусным вооружением брига. Остальные суда РАК представляли собой маленькие одномачтовые палубные боты – «Св. Михаил» (48 т), «Св. Ольга» («Пегас») и «Дельфин» (последние два судна были построены в Америке, причем бот «Св. Ольга» мог ходить и при помощи весел)⁸.

Точное водоизмещение всей этой флотилии неизвестно, так как по архивным данным можно проследить тоннаж только половины судов РАК в 1800 г. Здесь мы сталкиваемся с проблемой полного отсутствия в ряде случаев данных о размерах и водоизмещении отдельных кораблей в имеющихся письменных источниках. Поэтому в отношении таких судов приходится руководствоваться лишь приблизительными усредненными оценками. Правда, подобный дефицит информации встречается относительно редко и касается главным образом раннего периода истории РАК. Гораздо чаще в источниках попадаются разные цифры тоннажа конкретного судна, причем расхождение доходит иногда до сотни и более тонн. Остается только гадать, чем оно вызвано: простой ошибкой автора документа или опечаткой, допущенной в типографии, грубыми подсчетами тоннажа «на глазок», намеренным стремлением представителей компании завысить водоизмещение судов колониальной флотилии или какими-либо иными причинами. Дополнительные трудности заключаются в том, что чертежи и рисунки судов РАК, которые могли бы хотя бы частично дать интересующие нас сведения, встречаются крайне редко. Тем не менее все эти препятствия не могут сказаться принципиальным образом на общих показателях статистики и динамики развития флота РАК.

Возвращаясь к состоянию колониальной флотилии компании в 1800 г., можно предположить, что, согласно приблизительным расчетам, ее общее водоизмещение было примерно 450 т. Если эта цифра соответствует действительности, она косвенно свидетельствует о том, что суда РАК в основном

⁷ Гринёв А. В. Кораблекрушения русских судов при открытии и освоении Аляски и Алеутских островов 1741–1867 // Американский ежегодник 2012 / Отв. ред. В. В. Согрин. М.: Весь Мир, 2012. С. 258.

⁸ РГИА. Ф. 1374. Оп. 3. Д. 2404. Л. 9–9 об.; [Кашеваров Ф. А.] «Ответы» Филиппа Кашеварова / Ситников Л. А. Материалы для истории Русской Америки // Новые материалы по истории Сибири досоветского периода / Отв. ред. Н. Н. Покровский. Новосибирск: Наука, 1986. С. 88; Тихменев. Историческое обозрение... Ч. 1. С. 40, 79, 94.

являлись совсем небольшими кораблями: средний тоннаж составлял всего около 75 т (см. таблицу в конце статьи).

Для пополнения поредевшего флота в 1801 г. в Охотске были выстроены бриг «Св. Петр и Павел» и, очевидно, однотипный с ним «Св. Александр Невский» водоизмещением 115 т⁹. Затем в конце 1802 г. в Лондоне для РАК были куплены два трехмачтовых шлюпа, названные «Надежда» (450 т) и «Нева» (370 т), предназначавшиеся для первой русской кругосветной экспедиции из Кронштадта на Тихий океан (1803–1806). При этом необходимо учесть два момента. Во-первых, оба шлюпа ходили в плавание под военным, а не под коммерческим флагом и их экипажи были набраны из военных моряков. Во-вторых, флагманский шлюп «Надежда» финансировался не РАК, а казной, и он никогда не бывал в российских колониях на Аляске. Что касается второго шлюпа – «Невы» – то он провел зимовку на Аляске в 1804–1805 гг., а затем совершил еще одно путешествие из Кронштадта в Русскую Америку в 1806–1807 гг., где остался на службе компании вплоть до своей гибели вблизи столицы колоний Ново-Архангельска 9 января 1813 г.¹⁰

Надо сказать, что с начала 1800-х и вплоть до середины 1810-х гг. морские катастрофы были почти ежегодным явлением¹¹ и администрация РАК вынуждена была постоянно заботиться о восполнении корабельного состава своей флотилии, поскольку без надежной связи с колониями функционирование компании было просто невозможно. Суда обеспечивали доставку товаров, продовольствия и подкреплений на Аляску и вывозили оттуда главный экспортный продукт колоний – ценную пушнину, за счет продажи которой РАК и существовала. Для замещения погибших или списанных из-за ветхости кораблей компания строила корабли вблизи Охотска и в самих колониях. Так, в 1803 г. на берегу залива Якутат на Аляске были спущены на воду два одномачтовых бота – «Ермак» и «Ростислав» (водоизмещение которых, по разным оценкам, колебалось в пределах 40–100 и 25–85 т). В 1804 г. в Охотске компания завершила оснащение одномачтового куттера «Константин» (60–80 т) и «бригантины» (гукора) «Св. Мария Магдалина» (120–150 т)¹².

Помимо постройки кораблей РАК периодически закупала суда у иностранцев как в Европе, так и в Русской Америке. Например, в 1805 г. в Ново-Архангельске у американского шкипера Джона Д'Вулфа был приобретен небольшой трехмачтовый корабль «Джуно» (*Juno*), переименованный на русский манер в «Юнону» (250 т)¹³. Позднее подобная практика получила

⁹ Тихменев. Историческое обозрение... Ч. 1. С. 79, 94.

¹⁰ Архив Русского географического общества. Разр. 60. Оп. 1. Д. 7. Л. 2–4.

¹¹ Подробнее см.: Гринёв. Кораблекрушения русских судов...

¹² Хлебников К. Т. Русская Америка в «Записках» Кирилла Хлебникова: Ново-Архангельск / Сост., предисл., коммент. и указ. С. Г. Федоровой. М.: Наука, 1985. С. 154; Тихменев. Историческое обозрение... Ч. 1. С. 79, 94, 106, 234–235; Langsdorff, G. H., von. Bemerkungen auf einer Reise um die Welt in den Jahren 1803 bis 1807. Frankfurt-am-Main: Friedrich Wilmans, 1812. Bd. 2. S. 77.

¹³ Российско-американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1799–1815 / Отв. сост. Л. И. Спиридонова, отв. ред. А. Е. Иоффе, Н. Н. Болховитинов, главн. ред. А. Л. Нарочницкий, Н. Н. Болховитинов. М.: Наука, 1994. С. 136–137; D'Wolf, J. A Voyage to the North Pacific by John D'Wolf. Fairfield, WA: Ye Galleon Press, 1968. P. 1–2.

широкое распространение. Так, если проанализировать корабельный состав флота РАК за 1812 г., то окажется, что из десяти судов четыре имели иностранное происхождение: уже упомянутый шлюп «Нева», купленный в Кронштадте для новой кругосветной экспедиции трехмачтовый американский корабль «Суворов» (300–335 т) и еще два трехмачтовых парусника – «Кадык» (300 т) и «Аметист» (270 т). Собственно русских судов было шесть: гукоры «Св. Мария Магдалина» и «Св. Александр Невский», куттер «Константин», выстроенные в Ново-Архангельске трехмачтовый корабль «Открытие» (306 т) и шхуна «Чириков» (106–120 т), а также спущенный в 1809 г. со стапелей в Охотске бриг «Новая Финляндия» (150–250 т)¹⁴. При анализе этого перечня бросается в глаза не только существенный рост количества судов, которыми располагала РАК, но и резкое увеличение водоизмещения кораблей по сравнению с 1800 г. – приблизительно 2210 т против 450 т, т. е. почти в пять раз, причем более половины тоннажа (около 1255 т) имели бывшие иностранные корабли. Заметно вырос и средний тоннаж судна РАК, который составил в 1812 г. уже около 220 т, т. е. в три раза больше, чем в 1800 г. Общее увеличение показателей было связано, несомненно, с расширением колоний под руководством тогдашнего главного правителя Русской Америки коллежского советника А. А. Баранова¹⁵, причем как раз в 1812 г. его ближайший помощник И. А. Кусков основывает Форт-Росс в далекой Калифорнии в качестве промысловой и продовольственной базы. Таким образом, рост колониальной территории, необходимость снабжения отдаленных форпостов и факторий товарами и продовольствием, обеспечение бесперебойного вывоза пушнины требовали адекватного количества транспортных средств, что логически вело к увеличению флота РАК в этот период.

Спустя десять лет, в начале 1822 г., флот компании состоял уже из 12 кораблей различных классов. Среди них числились такие «ветераны», как «Константин», «Открытие», «Чириков» и «Новая Финляндия», к которым добавились суда, построенные или купленные в период с 1813 по 1821 г.: одномачтовый бот «Св. Иоанн Златоуст» (50 т) и куттер «Баранов» (30 т), двухмачтовый бриг «Булдаков» (200 т) и «галет» (галиот, очевидно, гукор) «Румянцев» (120–160 т). Последние два судна были спущены на воду в Форт-Россе. Кроме того, в 1815 г. у американских предпринимателей во Франции был приобретен крупный трехмачтовый парусник «Ганнибал» (*Hannibal*), переименованный в «Курузов» (525 т), для двух кругосветных экспедиций из Кронштадта в колонии (1816–1819 и 1820–1822). Позднее, в 1819 г., у американцев был куплен также бриг «Брутус» (*Brutus*) (180–199 т), названный в честь российского мореплавателя В. М. Головнина. Помимо этого, в июне того же года колониальная флотилия РАК пополнилась маленькой шхуной, названной «Фортуна» (60 т). Это судно пришло в Ново-Архангельск под управлением гавайских матросов,

¹⁴ Врангель Ф. П. Краткие статистические замечания о российских колониях в Америке // Телескоп. 1835. Ч. 28. С. 119–121; Тихменев. Историческое обозрение... Ч. 1. С. 79, 94, 106, 230–231; Howey, F. W. A List of Trading Vessels in the Maritime Fur Trade, 1785–1825 / R. A. Pierce (ed.). Kingston, ON: The Limestone Press, 1973. P. 92, 187.

¹⁵ См.: Хлебников К. Т. Жизнеописание Александра Андреевича Баранова, главного правителя российских колоний в Америке. СПб., 1835.

которые были посажены на него латиноамериканскими повстанцами, захватившими шхуну у берегов Мексики. В море гавайцы отстали от кораблей инсургентов и по счастливой случайности добрались до российского порта. Здесь шхуна была капитально отремонтирована и вошла в состав колониального флота. Следует добавить, что годом ранее (1818) компания приобрела еще и бриг «Рюрик» (180 т) финской постройки, который до того уже ходил в кругосветное плавание к берегам Русской Америки под командованием лейтенанта О. Е. фон Коцебу¹⁶. В целом, несмотря на небольшой прирост количества кораблей РАК по сравнению с 1812 г., общий тоннаж флота компании несколько снизился, составив около 2060 т против 2210 т десятилетием ранее. Ощутимо убавилось и среднее водоизмещение судна, составив всего 170 т, что было на 50 т меньше, чем в 1812 г.

Если теперь обратиться к составу флота РАК на конец 1832 г., то станет очевидным его заметное обновление. Оно было связано со списанием старых кораблей: только в 1830–1831 гг. из колониальной флотилии было отчислено четыре единицы – «Фортуна», «Рюрик», «Головнин» и «Кяхта» (последний бриг был построен в Форт-Россе в Калифорнии в 1824 г.). В эти же годы потерпели крушение два бота – «Карлук» и «Сивуч». Впрочем, данные потери были первыми с 1820 г., когда купленный еще в 1813 г. у американцев бриг «Ильмена» сел на мель и был выброшен на берег у мыса Барро-де-Арена в Калифорнии (люди и груз были спасены)¹⁷. Тогда окончательно завершилась полоса частых морских катастроф, преследовавших колониальную флотилию с момента ее возникновения. РАК стала терять гораздо меньше судов благодаря приходу к власти в колониях морских офицеров после отставки Баранова в 1818 г. Начиная с 1821 г. царь лично утверждал главных правителей Русской Америки из среды опытных военных моряков. Они обычно сами профессионально проверяли техническое состояние и утверждали состав команд введенных им судов колониальной флотилии РАК. Кроме того, с 1820-х гг. на морскую службу в колониях стали все чаще привлекать опытных финских матросов и шкиперов. Такие полезные меры радикально снизили аварийность и потери кораблей компании.

Тем не менее замена ветхих и выработавших свой ресурс кораблей требовала ввода в строй новых судов. В этот период руководство РАК в Петербурге и колониях сделало ставку на развитие отечественного кораблестроения. Так, в период с 1825 по 1834 г. на верфях Охотска и Ново-Архангельска были построены одномачтовые палубные боты «Карлук», «Уналашка», «Сивуч», «Бобр» (по 40 т) и «Алеут» (45 т); шхуны «Акция», «Квихпак» (58–65 т) и «Чилькат» (110 т), «галет» (гукор) «Мореход» (58 т), бриг «Полифем» (180 т) и трехмачтовые корабли «Уруп» (270–300 т) и «Ситха» (230 т). За исключением

¹⁶ Коцебу О. Е. Путешествие вокруг света. М.: ЭКСМО, 2014. С. 15–304; Хлебников. Жизнеописание Александра Андреевича Баранова... С. 174; Хлебников. Русская Америка в «Записках»... С. 154; Тихменев. Историческое обозрение... Ч. 1. С. 233–234; К истории Российско-американской компании / Отв. ред. П. И. Павлова. Красноярск: Красноярский гос. архив; Красноярский гос. пед. ин-т, 1957. С. 20–23; Российско-американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1815–1841 / Отв. ред. Н. Н. Болховитинов. М.: Наука, 2005. С. 63; National Archives and Record Service (NARS). RG 261. RRAC. Roll. 28. P. 15.

¹⁷ Российско-американская компания... С. 83–87.

разбившихся ботов «Карлук» и «Сивуч» и построенных в 1833–1834 гг. шхун «Квихпак» и «Чилькат» на конец 1832 г. остальные суда числились в составе флота РАК. Помимо отечественных кораблей компания располагала несколькими судами американской постройки. Это были бриги «Байкал» (215–230 т), «Охотск» (174–180 т), «Чичагов» (150–200 т) и трехмачтовый парусник «Елена» (400–420 т) для кругосветных вояжей¹⁸. В целом же количество кораблей и водоизмещение флота РАК принципиально не изменилось с 1822 г.: в нем насчитывалось 12 судов суммарным тоннажем около 1900 т.

В 1842 г. РАК имела уже 17 кораблей, это был период наибольшей численности флота компании (1840–1843). Он включал в себя уже упоминавшиеся выше боты «Уналашка», «Бобр» и «Алеут», шхуны «Акция» и «Квихпак», гукор «Мореход», бриг «Полифем», корабль «Уруп» и построенный на ново-архангельской верфи в 1840 г. небольшой бриг «Промысел» (75 т). Здесь же в 1838–1840 гг. были сооружены первые колесные пароходы – «Николай I» и «Мур» (назван в честь американского инженера Эдуарда Мура, оснастившего деревянные корпуса пароходов паровыми двигателями). Комплектацию флота РАК дополняли старые, но крепкие бриги американской постройки – «Байкал», «Охотск» и «Чичагов», а также купленный в 1840 г. бриг «Великий Князь Константин» (190 т)¹⁹.

Хотя увеличение численности флота к началу 1840-х гг. привело к росту его общего водоизмещения, достигшего примерно 2500 т, средний тоннаж судов РАК составил всего 150 т, т. е. еще меньше, чем в 1832 г. (170 т). Здесь можно добавить, что для дополнительного снабжения колоний в этот период компания периодически использовала фрахтованные американские и английские суда, а затем с 1846 по 1853 г. – финские трехмачтовые барки «Ситха» и «Атха», ходившие с Балтики на Тихий океан под флагом РАК.

Продажа калифорнийского анклава Форт-Росс в 1841 г. и отказ канадской соседки РАК – британской Компании Гудзонова залива (КГЗ) – поставлять продовольствие в российские колонии из-за начала «золотой лихорадки» в Калифорнии в 1848 г. потребовали от руководства компании разработки новой стратегии снабжения Русской Америки в начале 1850-х гг. Эти обстоятельства самым непосредственным образом сказались на комплектации флота РАК. В 1852 г. он заметно отличался от того, каким был десятилетие назад. Во-первых, число судов существенно уменьшилось – с 17 до 11 единиц (не считая фрахтованного корабля «Атха»). Во-вторых, резко выросло количество кораблей иностранной постройки, которые стали абсолютно (почти в три раза) преобладать над российскими (соответственно 8 и 3). Еще в конце 1830-х – 1840-х гг. директора РАК в Петербурге и местная колониальная администрация пришли к окончательному выводу о необходимости приобретения именно зарубежных кораблей вследствие их более высокого качества. Поэтому закладка новых судов в Охотске была прекращена полностью, а в Ново-Архангельске сокращена до минимума. Старые российские суда постепенно списывались и заменялись иностранными – американскими или немецкими. Так, в начале

¹⁸ Хлебников. Русская Америка в «Записках»... С. 156–157; Отчет Российско-американской компании Главного правления за 1840–1841 годы. СПб.: В тип. Фишера, 1842. С. 42.

¹⁹ Тихменев. Историческое обозрение... Ч. 1. С. 329–331.

1850-х гг. РАК располагала тремя бригами иностранной постройки, в числе которых находился настоящий «долгожитель» колониальной флотилии – бриг «Охотск», служивший компании с 1825 г., а также бриг «Великий Князь Константин» и спущенный на воду в Германии большой бриг «Шелихов» (270 т). Однако основой флота РАК теперь стали не двухмачтовые парусники, как это было в прошлом, а трехмачтовые корабли. Среди них следует назвать американский барк, приобретенный в 1848 г. на Гавайях за 26 000 руб. серебром и названный «Князь Меншиков» (275–293 т); построенный в 1850 г. по заказу РАК в Нью-Йорке корабль «Император Николай I» (580–598 т); купленные в 1851 г. в Любеке корабли «Кадьяк» (500 т) и «Цесаревич» (650 т) и, наконец, построенный в Гамбурге в 1852 г. клипер «Ситха» (900–1200 т). К сожалению, последний корабль был потерян в ходе Крымской войны, когда он был перехвачен эскадрой союзников неподалеку от Петропавловска-Камчатского в августе 1854 г. Судно было признано законным военным трофеем и продано во Франции (его груз был оценен в сумму свыше 1 млн франков)²⁰.

Что касается судов российского производства во флоте РАК в начале 1850-х гг., то они были представлены лишь маленькой шхуной «Тунгус» (75 т), построенной в 1845 г. на верфи Ново-Архангельска, и двумя пароходами – «Николай I» и «Баранов» (последний вошел в строй в 1848 г. вместо проданного в 1847 г. в Калифорнии «Мура») ²¹. Русские пароходы и шхуна имели совокупное водоизмещение, вероятно, не более 300 т, в то время как корабли иностранной постройки – приблизительно 3520–3820 т, т. е. в 12 раз больше! Общий же тоннаж флота РАК в 1852 г. составлял порядка 3820–4120 т, что значительно превосходило показатели 1842 г., несмотря на уменьшение числа судов. Соответственно, заметно выросло среднее водоизмещение корабля РАК, составив около 350–370 т, т. е. более чем в два раза больше, чем было за десятилетие до того.

По прошествии еще десяти лет, в 1862 г., состав флота РАК сменился почти наполовину по сравнению с 1852 г., хотя общее число судов осталось неизменным – 11 единиц. Новыми кораблями были клипер «Камчатка» (900 т), который был построен в Гамбурге в 1853 г., и купленный там же в 1858 г. большой американский клипер «Кёр де Лион» (*Coeur de Lion*), переименованный в «Царицу» (900–1200 т). Кроме того, в 1856 г. подняли флаг РАК бывшие американские пароходы и барк, принимавшие участие в снабжении колоний в ходе Крымской войны, когда русские суда рисковали быть захваченными эскадрой союзников в открытом море (Русская Америка не пострадала благодаря соглашению о нейтралитете между РАК и КГЗ, заключенному накануне войны). Американские пароходы и барк получили новые названия: «Великий Князь Константин» (300 т), «Александр II» (500 т) и «Адмирал Нахимов»

²⁰ Отчет Российско-американской компании Главного правления за 1847 год. СПб.: В тип. Фишера, 1848. С. 44; Движение судов Российско-американской компании с 1 января 1844 г. по 1 января 1854 года // Морской сборник. 1855. Т. 19. № 12 (Смесь). С. 107–110; Отчет Российско-американской компании Главного правления за 1854 и 1855 годы. СПб.: Тип. Штаба инспектора по инженерной части, 1856. С. 47.

²¹ Отчет Российско-американской компании Главного правления за 1847 год... С. 28, 33.

(287 т). Вместе с тем в ходе Крымской кампании РАК потеряла в результате действий союзников клипер «Ситха» и бриг «Охотск» в 1855 г.; в 1859 г. была отчислена из состава флотилии шкуна «Тунгус», превращенная в плавучий блокшив; в 1860 г. у берегов острова Еловый затонул барк «Кадык», а в 1861 г. в проливах архипелага Александра налетел на камни пароход «Николай I» (к счастью, в обоих случаях обошлось без жертв)²². Несмотря на эти потери, суммарный тоннаж флота достиг в 1862 г. почти максимальной величины и составил более 5000 т (больше было только до гибели барка «Кадык» в 1860 г. – свыше 5500 т). Соразмерно существенно выросло и среднее водоизмещение судна РАК, составившее не менее 450 т. Увеличение тоннажа было связано с тем, что с 1850-х гг. РАК начинает активную торговлю аляскинским льдом в Калифорнии и ищет новые зарубежные рынки для сбыта пушнины, леса и рыбы. Еще одним направлением торговой активности компании стали поставки китайского чая из Шанхая в Петербург. Таким образом, расширение внешней торговли требовало крупнотоннажных кораблей, что отразилось на составе парусного флота РАК.

Интересно отметить, что к этому времени почти все суда компании имели иностранное происхождение: исключение составлял лишь маленький пароход «Баранов», спущенный на воду в Ново-Архангельске в 1860 г. для замены старого буксирного пароходика с тем же названием. Правда, в начале 1860-х гг. в Аяне РАК располагала также двумя небольшими китобойными шхунами и несколькими вельботами для промысла китов у азиатских берегов России²³. Но это предприятие после некоторых первоначальных успехов провалилось из-за финансовых трудностей компании, и в 1864 г. директора РАК распорядились распродать или переслать в колонии все китобойные суда, припасы и инструменты. В самой же Русской Америке последним построенным здесь в 1865 г. судном стал небольшой пароход «Политковский»²⁴, названный в честь директора РАК В. Г. Политковского. Этот же год ознаменовался и последней морской потерей компании, когда у берегов курильского острова Онекотан разбился корабль «Николай I», следовавший с пассажирами и грузами из Ново-Архангельска в Аян²⁵. Приобретать взамен новые корабли РАК была не в состоянии, так как с 1863 г. ее поразила острый финансовый кризис, который явился одной из причин продажи Русской Америки США (сделка готовилась царским правительством втайне от компании). После уступки заокеанских колоний в 1867 г. большая часть кораблей РАК была продана новым хозяевам Аляски, а остальные ушли в азиатские порты России и на Балтику с грузами и служащими компании.

Подводя общий итог нашего краткого исследования, можно сделать ряд выводов. Анализ развития флота Российско-американской компании в 1799–1867 гг. с помощью своего рода «реперных точек» (1799–1800, 1812, 1822, 1832, 1842, 1852, 1862 – см. таблицу) демонстрирует несколько тенденций:

²² Тихменев П. А. Историческое обозрение образования Российско-американской компании и действий ее до настоящего времени. СПб., 1863. Ч. 2. С. 222, 225–227.

²³ Тихменев. Историческое обозрение образования... Ч. 2. С. 222.

²⁴ NARS. RG 261. RRAC. Roll. 65. P. 5.

²⁵ Гринёв. Кораблекрушения русских судов... С. 266.

Таблица. Динамика развития флота РАК с 1800 по 1867 г.

Год	Число судов ²⁶	Общий тоннаж ²⁷	Среднее водоизмещение судна (тонн)	Число 1-, 2-, 3-мачтовых парусников	Число судов иностранной постройки	Тоннаж судов иностранной постройки
1800	6	450	75	1–3; 2–3; 3–0	0	0
1812	10	2210	220	1–1; 2–4; 3–5	4	1255
1822	12	2066	170	1–3; 2–7; 3–2	4	955
1832	12	1900	160	1–3; 2–6; 3–3	4	990
1842	17(2)	2520	150	1–3; 2–9; 3–3	6	1490
1852	11(2)	3970	360	1–0; 2–3; 3–5	8	3670
1862	11(3)	5020	450	1–0; 2–2; 3–6	10	4970
1867	11(4)	4580	420	1–0; 2–2; 3–5	9	4480

– в этот период наблюдался рост численности судов РАК с 5–8 в начале XIX в. до 10–12 к 1860-м гг. (количественный максимум имел место в начале 1840-х гг., когда флот насчитывал 17 единиц);

– суммарный тоннаж флота имел тенденцию к увеличению, хотя этот процесс происходил не всегда равномерно; особенно ускорился рост с начала 1850-х гг., достигнув рекордной величины 5500 т. в начале 1860 г., что примерно в 12 раз больше, чем было совокупное водоизмещение колониальной флотилии РАК в 1800 г.;

– общей тенденцией развития корабельного состава РАК было постепенное увеличение доли более крупных кораблей – сначала двухмачтовых (гукоров, бригов, шхун), которые составляли основу флота в 1820–1840-х гг., на смену которым с 1850-х гг. приходят трехмачтовые парусники, причем еще с конца 1830-х гг. у РАК появляется принципиально иной тип судна – пароходы, число которых выросло в 1860-х гг. до четырех единиц;

– динамика замещения кораблей колониальной флотилии РАК была особенно велика в начале XIX в. в связи с многочисленными морскими катастрофами, а затем постепенно снижалась, хотя иногда имели место значительные перемены состава флота в относительно короткие периоды времени (например, в начале 1830-х гг., в первой половине 1850-х гг.), связанные с теми или иными событиями и / или изменениями политики руководства РАК;

– если в начале деятельности компании доля российских кораблей в ее флоте преобладала абсолютно, то к концу существования РАК суда иностранного производства почти полностью вытеснили корабли отечественной постройки; все без исключения кругосветные суда РАК были также произведены за рубежом.

За 68 лет флот компании проделал путь от маленькой флотилии мелких одно-двухмачтовых суденышек до небольшого коммерческого флота, имеющего более десятка кораблей, включающего пароходы и крупные океанские клиперы. Если посмотреть на общую эффективность флота РАК, то начиная

²⁶ Включая пароходы (количество указано в скобках).

²⁷ Тоннаж исчислен приблизительно.

с 1820-х гг. он вполне успешно справлялся со своими обязанностями, сыграв важную роль в истории и хозяйственной жизни Русской Америки, но это является темой уже иного исследования.

References

- Anichtchenko, E. (2013) The Fleet of the Russian-American Company, *Alaska Journal of Anthropology*, vol. 11, no. 1–2, pp. 37–50.
- Bolkhovitinov, N. N. (ed.) (2005) *Rossiisko-amerikanskaia kompaniia i izuchenie Tikhookeanskogo Severa, 1815–1841 [The Russian-American Company and the Study of the North Pacific, 1815–1841]*. Moskva: Nauka.
- Bolkhovitinov, N. N. and A. L. Narochitskii (eds.) (1994) *Rossiisko-amerikanskaia kompaniia i izuchenie Tikhookeanskogo Severa, 1799–1815. Sbornik dokumentov [The Russian-American Company and the Study of the North Pacific Ocean, 1799–1815. A Collection of Documents]*. Moskva: Nauka.
- D'Wolf, J. (1968) *A Voyage to the North Pacific by John D'Wolf*. Fairfield, WA: Ye Galleon Press.
- Danilov, A. M. (1996) *Lineinye korabli i fregaty russkogo parusnogo flota [Line Ships and Frigates of the Russian Sailing Fleet]*. Minsk: Amalfeia.
- Dvizhenie sudov Rossiisko-amerikanskoi kompanii s 1 ianvaria 1844 g. po 1 ianvaria 1854 goda [The Traffic of the Vessels of the Russian-American Company from 1 January 1844 to 1 January 1854] (1855), *Morskoi sbornik*, vol. 19, no. 12 (Pot-pourri), pp. 105–125.
- Grin'ev, A. V. (2015) Klassifikatsiia korablei Rossiisko-Amerikanskoi kompanii (1799–1867 gg.) [The Classification of the Ships of the Russian-American Company (1799–1867)]. *Voprosy istorii*, no. 4, pp. 108–121.
- Grin'ev, A. V. (1997) Russkie promyshlenniki na Aliaske v kontse XVIII v. Nachalo deiatel'nosti A. A. Baranova [Russian Promyshlenniki in Alaska at the End of the 18th Century. The Beginning of the Activities of A. A. Baranov], in: N. N. Bolkhovitinov (ed.) *Istoriia Russkoi Ameriki (1732–1867) [The History of Russian America (1732–1867)]*. Moskva: Mezhdunarodnye otnosheniia, vol. 1 (Osnovanie Russkoi Ameriki (1732–1799) [The Establishment of Russian America (1732–1799)]), pp. 154–196.
- Grin'ev, A. V. (2012) Korablekrusheniia russkikh sudov pri otkrytii i osvoenii Aliaski i Aleutskikh ostrovov 1741–1867 [The Russian Shipwreckings during the Colonization of Alaska, 1741–1867], in V. V. Sogrin (ed.) *Amerikanskii ezhegodnik 2012 [American Annual 2012]*. Moskva: Ves' Mir, pp. 246–267.
- Grin'ev, A. V. (2014) Foreign Ships in the Fleet of the Russian-American Company (1799–1867), *The Mariner's Mirror*, vol. 100, no. 4, pp. 405–421.
- Howey, F. W. (1973) *A List of Trading Vessels in the Maritime Fur Trade, 1785–1825*, R. A. Pierce (ed.). Kingston, ON: The Limestone Press.
- Isanin, N. N. (ed.) (1986) *Morskoi entsiklopedicheskii spravochnik [Naval Encyclopedic Reference Book]*. Leningrad: Sudostroenie, vol. 2.
- Khlebnikov, K. T. (1835) *Zhizneopisanie Aleksandra Andreevicha Baranova, glavnogo pravitel'ia rossiiskikh kolonii v Amerike [The Biography of Alexander Andreevich Baranov, A Governor of the Russian Colonies in America]*. Sankt-Peterburg: V Morskoi tipografii.
- Khlebnikov, K. T. (1985) *Russkaia Amerika v "Zapiskakh" Kirilla Khlebnikova: Novo-Arkhangel'sk [Russian America in the "Notes" of Kirill Khlebnikov: Novo-Arkhangel'sk]*, S. G. Fedorova (ed.). Moskva: Nauka.
- Kotsebu [Kotzebue], O. E. (2014) *Puteshestvie vokrug sveta [A Voyage around the World]*. Moskva: EKSMO.
- Langsdorff, G. H., von (1812) *Bemerkungen auf einer Reise um die Welt in den Jahren 1803 bis 1807*. Frankfurt-am-Main: Friedrich Wilmans, vol. 1–2.
- Otchet Rossiisko-amerikanskoi kompanii Glavnogo pravleniia za 1840–1841 gody [Report of the Board of Directors of the Russian-American Company for 1840–1841]. Sankt-Peterburg: V tipografii Fishera, 1842.

- Otchet Rossiisko-amerikanskoi kompanii Glavnogo pravleniia za 1847 god* [Report of the Board of Directors of the Russian-American Company for 1847]. Sankt-Peterburg: V tipografii Fishera, 1848.
- Otchet Rossiisko-amerikanskoi kompanii Glavnogo pravleniia za 1854 and 1855 gody* [Report of the Board of Directors of the Russian-American Company for 1854 and 1855]. Sankt-Peterburg: V tipografii Shtaba inspektora po inzhenernoi chasti, 1856.
- Pavlov, P. I. (ed.) (1957) *K istorii Rossiisko-amerikanskoi kompanii* [On the History of the Russian-American Company]. Krasnoiarsk: Krasnoiarskii gosudarstvennyi arkhiv, Krasnoiarskii gosudarstvennyi pedagogicheskii institut.
- Petrov, A. Iu. (2014) *Nataliia Shelikhova u istokov Russkoi Ameriki* [Natalia Shelikhova at the Foundations of Russian America]. Moskva: Ves' Mir.
- Petrov, A. Yu. (2006) *Rossiisko-amerikanskaia kompaniia: deyatel'nost' na otechestvennom i zarubezhnykh rynkakh (1799–1867)* [The Russian-American Company: Activities in Russian and Foreign Markets (1799–1867)]. Moskva: IVI RAN.
- Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire] (1830). Sankt-Peterburg, vol. 6, no. 3485, p. 4.
- Shugalei, I. F. (2014) *Iz istorii Tikhookeanskogo flota Rossii* [From the History of the Russian Pacific Fleet]. Moskva: Veche.
- Sitnikov, L. A. (1986) Materialy dlia istorii Russkoi Ameriki [Materials for the History of Russian America], in: *Novye materialy po istorii Sibiri dosovetskogo perioda* [New Materials on the History of Siberia of the Pre-Soviet Period]. Novosibirsk: Nauka, pp. 82–103.
- Solov'eva, K. G. and Vovnianko, A. A. (2002) Dzheims Shil'ts na sluzhbe v Russkoi Amerike, konets XVIII veka" [James Shields' Service in Russian America, End of the 18th Century], in: N. N. Bolkhovitinov (ed.) *Amerikanskii ezhegodnik 2000* [American Annual 2000], Moscow: Nauka, pp. 213–236.
- Tikhmenev, P. A. (1861, 1863) *Istoricheskoe obozrenie obrazovaniia Rossiisko-amerikanskoi kompanii i deistvii ee do nastoiashchego vremeni* [A Historical Review of the Formation of the Russian-American Company and Its Activities up to Our Time]. Sankt-Peterburg: V Tipografii Eduarda Meiera, pt. 1–2.
- Vrangel' [Wrangell], F. P. (1835) Kratkie statisticheskie zamechaniia o rossiiskikh koloniiakh v Amerike [Brief Statistical Observations on the Russian Colonies in America], *Teleskop*, vol. 28, pp. 104–133.